Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 46

СДЕЛАТЬ ЛУЧШЕ, НО ДЕШЕВЛЕ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00046

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 46, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

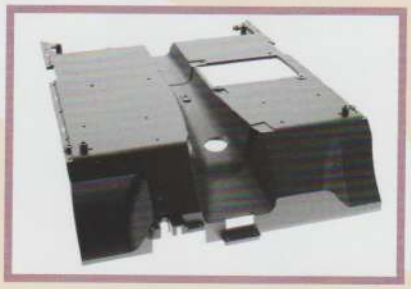
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 02.05.2019.
Дата выхода в свет: 18.07.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 © TASS;
Стр. 8, 11 (справа вверху6 справа в середине) © Фотобанк Лори;
Стр. 9 (вверху) © частная коллекция;
Стр. 9 (внизу), 10 (вверху), 11 (слева вверху, внизу) © РИА Новости;
Стр. 10 (внизу) © Pil56/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка опоры рулевой колонки

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Сделать лучше, но дешевле

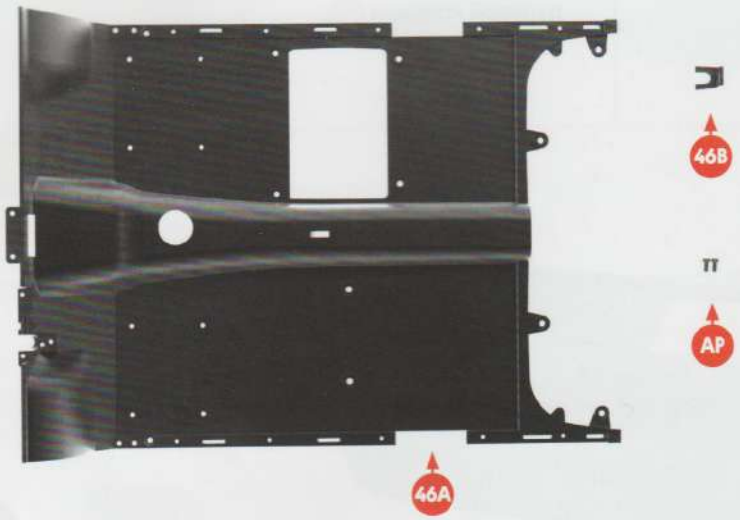
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Завод имени И. А. Лихачева

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

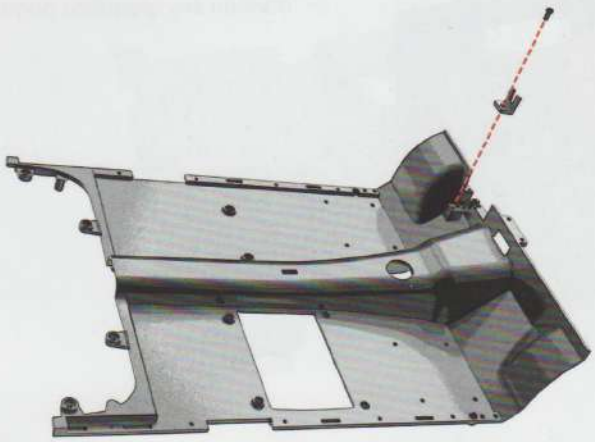
Установка опоры рулевой колонки

Используя детали, полученные с этим номером, установите опору рулевой колонки.

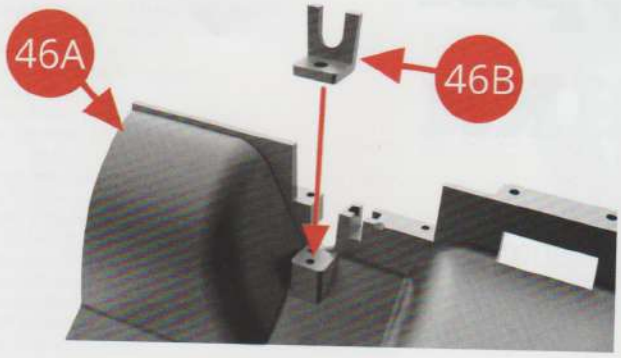


- 46A Панель внутреннего пола
- 46B Опора рулевой колонки
- AP Винт M1,7 × 4 мм (2 шт.)

Схема сборки



1

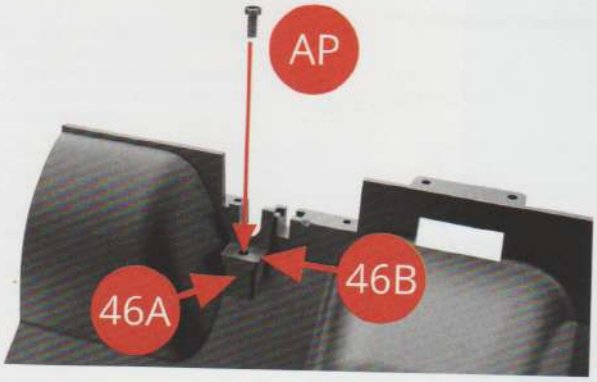


Установите опору рулевой колонки 46B на выступ панели внутреннего пола 46A.

2

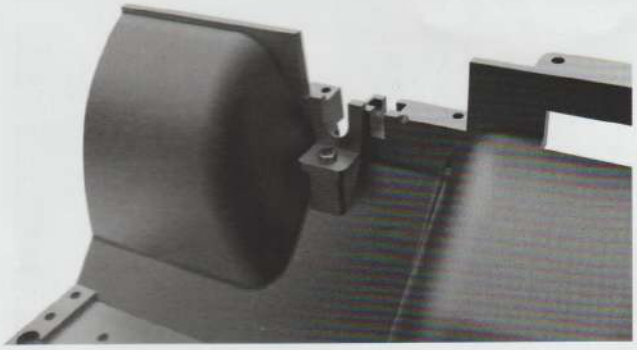
Так выглядит место, в которое вы установили опору рулевой колонки 46B.

3



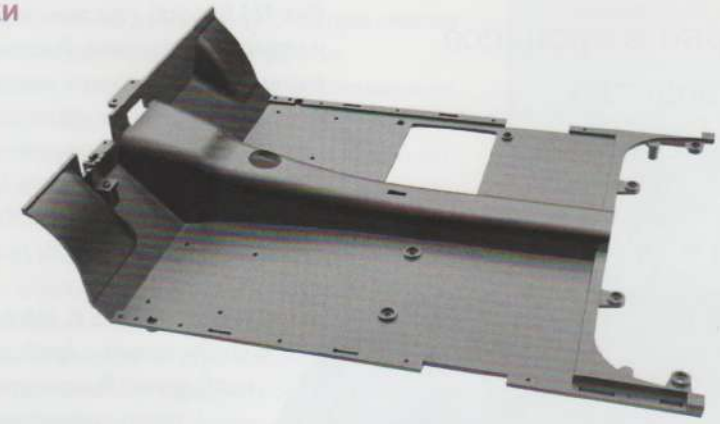
Закрепите опору рулевой колонки 46B на выступе панели внутреннего пола 46A винтом AP.

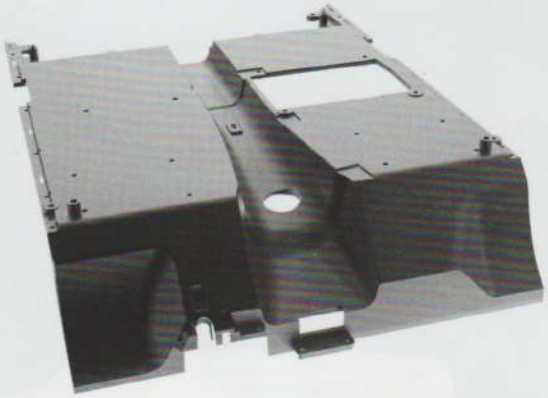
4



Вид установленной опоры рулевой колонки 46В после закрепления ее винтом.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Сделать лучше, но дешевле

Модернизация – естественный процесс в создании автомобильной техники. Учесть все при разработке исходного образца невозможно; кроме того, время идет вперед и модель начинает устаревать, поэтому изменения и усовершенствования вносятся регулярно в процессе серийного производства. Так произошло и с ВАЗ-2103.

Причины модернизации могут быть разными – от улучшения технических характеристик до упрощения производства и снижения себестоимости. В случае с ВАЗ-2103 именно снижение себестоимости и стало решающим. Впрочем, дело было не только в этом.

Задача рестайлинга

В 1974 году началось проектирование модели ВАЗ-21031: «тройку» решили модифицировать аналогично «единичке» после успешного освоения в производстве версии ВАЗ-21011. Стояла задача, не трогая кузов, сделать автомобиль как можно менее похожим на «Фиат-124 Спешиал» (Fiat 124 Special), при этом улучшить итальянскую разработку и сделать ее дешевле. Решение этих двух, на первый взгляд, взаимоисключающих задач как нельзя лучше удалось конструкторам и дизайнерам ВАЗа. Они спроектировали автомобиль, выпускавшийся почти без изменений 25 лет и пользовавшийся спросом. Он стал самой удачной и самой массовой модификацией «Жигулей». Речь, конечно же, идет об автомобиле ВАЗ-2106, прозванном в народе «шаха».

Один из первых автомобилей ВАЗ-2106. Тольятти. 1975 год.

Автомобиль с новым «лицом»

В соответствии с требованиями технического задания необходимо было сократить использование дорогостоящих хромированных и металлизированных деталей и модернизировать светотехнику, доведя ее до последних европейских стандартов. Вазовские дизайнеры В. Антипин и В. Пашко смогли минимальными средствами действительно осовременить «тройку», сделать ее облик более лаконичным и одновременно более модным и современным.

Автомобили ВАЗ-2106 сходят с конвейера. Тольятти. 1977 год.

Пластиковые «клыки» и окончания бамперов, обрамление фар, совершенно оригинальные по конструкции задние фонари, иные колпаки - все это, казалось бы, мелкие штрихи, но автомобиль действительно воспринимался как новая модель, а не как модификация привычной «тройки».

Подробности процесса рестайлинга можно узнать из воспоминаний В. Антипина: «Нигде в мире мощных широких бамперов еще не делали, но стали появляться всевозможные пластмассовые и резиновые накладки. Мы журналы просматривали регулярно, и хотелось, конечно, соответствовать передовым аналогам. Так на свет и появился "шестой" бампер с боковыми накладками из черного пластика. Нам было сказано: решетку радиатора, передок оставить как есть, но в то же время как-то "поиграть", внести новизну. Но слишком не увлекаться, иначе нужны будут новые пресс-формы и т. д. Технологи жестко следили - минимум изменений. И их требования мы выполнили. Пластмассовую облицовку фар сначала сделали плоской, потом скошенной, потом... В конце концов, перебрав массу всевозможных вариантов, остановились на утопленных в "квадратах" фарах, что и пошло в серию».

Дешевый, современный, узнаваемый

По мнению заводского руководства, в ходе рестайлинга ВАЗ-2103 требовалось решить следующие задачи: сократить количество дорогостоящего цинкового сплава на решетку радиатора; заменить задние фонари новыми, отвечающими последним международным требованиям; обновить внешний вид вазовского автомобиля, сделав его облик более оригинальным и узнаваемым.

Автомобили ВАЗ-2106, собранные на автосборочном предприятии «РосЛада» в Сызрани. 1998 год.

ВАЗ-2106 на конвейере. 2001 год.

Следует отметить, что не все изменения вносились сразу. Например, черная пластиковая облицовка радиатора появилась только на машинах поздних выпусков. Долгое время «шестерка» комплектовалась решеткой из цинкового сплава. Другое дело, что ее конструкция была упрощена: теперь она не охватывала фары, как на ВАЗ-2103, а была прямоугольной. Достаточно много оставалось и хромированных деталей, например окантовка передка и задка, колесных арок и т. д. Это естественно, ведь создавался автомобиль категории «люкс», он должен был выглядеть эффектно. В этом и состояла суть модернизации: при сохранении прежнего уровня комфорта и элегантности сделать машину дешевле.

Оригинальное решение

В задних фонарях ВАЗ-2106 впервые для советского автопрома были объединены в цельном корпусе секции указателей поворотов, габаритных огней, стоп-сигналов, огней заднего хода и катафотов. В. Антипин также отмечал, что случай, когда на легковом автомобиле оба задних фонаря конструктивно скомбинированы с освещением номерного знака, был на его памяти единственным в мировой практике и заслуживал отдельного патента.

А спроектировал задние фонари дизайнер В. Степанов: «Для начала перелопатил целую кучу литературы и журналов и не нашел ничего, что можно было бы взять за основу. И тогда в голову пришла дерзкая мысль – а если сделать вот так? То, что в мире еще никто так не делал, препятствием быть никак не могло. И начали мы работать. Смотрели аналоги задних фонарей, делали эскизы. Они были сделаны в четырех вариантах, но в материале изготовили всего два – самых, на наш взгляд, удачных. Главная трудность заключалась в том, что надо было установить фонари на заднюю панель кузова таким образом, чтобы и нужной симметрии достичь, и органически "вписать" фонарь в окружающие детали кузова (бампер, молдинги и прочее). И самое основное – суметь избежать повтора с зарубежными аналогами, что было невероятно трудной задачей. Сделать что-то самобытное, ни у кого не встречавшееся ранее – голубая мечта любого дизайнера».

Советские автомобили на ретропараде в Самаре. 2016 год.

Завод имени И. А. Лихачева

В истории ПАО «Завод имени И. А. Лихачева» (ЗИЛ), как в зеркале, отражена история отечественного автомобилестроения. Старейшее предприятие отрасли, основанное более 100 лет назад, долгие годы было флагманом советского автомобилестроения.

Господа Рябушинские обсуждают план строительства завода АМО. 1916 год.

В период с 1924 по 2006 год ЗИЛ выпустил 7 853 985 грузовиков, 39 501 автобус, а также 12 145 легковых автомобилей (с 1936 по 2006 год). Кроме того, с 1951 по 2000 год с конвейера ЗИЛа сошло 5,5 млн бытовых холодильников, а также за 8 лет производства – 3,24 млн велосипедов. При этом на экспорт в 51 страну мира было поставлено более чем 630 тыс. автомобилей.

Вид на Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева. 1957 год.

Начало пути

Завод был основан в 1916 году, когда торговым домом «Кузнецов, Рябушинские и К°» было создано «Товарищество на паях автомобильного Московского общества»(АМО). Строительство завода началось в августе того же года. Первые 150 машин – лицензионные 1,5-тонные грузовики «Фиат 15 Тер» (Fiat 15 Ter) – предполагалось передать армии к 7 марта 1917 года. Но Февральская, а затем и Октябрьская революции похоронили эти планы. К концу 1917 года готовность предприятия составляла 95 %, но

полноценное производство запустить так и не удалось – осуществлялась лишь «отверточная» сборка грузовиков из итальянских машинокомплектов. 15 августа 1918 года завод АМО был национализирован и вплоть до 1923 года занимался авторемонтом.

В марте 1924 года был получен правительственный заказ на изготовление первой партии советских грузовиков. Первый полуторатонный грузовик АМО-Ф-15 (несколько переработанный вариант «Фиат 15 Тер») был собран в ночь на 1 ноября 1924 года. 7 ноября колонна из 10 автомобилей прошла по Красной площади, а 25 ноября, в полдень, три машины из первой десятки отправились в первый для советских машин испытательный пробег. С марта 1925 года началось серийное производство автомобилей АМО-Ф-15. Вскоре завод АМО переименовали в 1-й Государственный автомобильный завод». В 1927 году его директором был назначен И. А. Лихачев. С 1930 года из заводских цехов начали выходить грузовики АМО-2, собиравшиеся из американских деталей. После завершения модернизации производства и пуска первого в СССР конвейера начался выпуск полностью локализованного грузовика АМО-3. 1 октября 1933 года заводу было присвоено имя И. В. Сталина.

Первый советский грузовой автомобиль АМО-Ф-15, выпускавшийся серийно московским заводом АМО с 1925 года. 1992 год.

После второй реконструкции 1933–1937 годов из заводских ворот стал выходить 3-тонный грузовик ЗИС-5, получивший прозвище «Захар». С 1934 года начали выпускаться грузовики ЗИС-6, автобусы ЗИС-8. Легковые автомобили ЗИС-101 начали сходить с конвейера в 1936 году.

В 1941 году производство автомобилей в Москве было свернуто. Оборудование завода было перевезено в города Ульяновск, Шадринск, Челябинск, Миасс. Основой новых заводов стали эвакуированное оборудование и люди. На московской площадке завода выпускалось вооружение для фронта. В июне 1942 года ЗИС наградили первым орденом Ленина за безупречную организацию производства вооружения и боеприпасов. В октябре 1944 года ЗИС был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Послевоенный расцвет

Послевоенные годы стали периодом расцвета ЗИЛа (после смерти И. А. Лихачева в 1956 году заводу было присвоено его имя). За 10 лет с 1947 года было выпущено более 770 тыс. автомобилей ЗИС-150, разработанных еще до войны. Затем с конвейера начал сходить автомобиль ЗИЛ-164, который пришел на смену ЗИС-150. В 1963 году начался выпуск полностью нового грузовика ЗИЛ-130. На него устанавливался новый двигатель мощностью 150 л. с. – результат усовершенствования

Грузовик «Фиат 15 Тер». 2009 год.

Автомобили ЗИЛ-5301 «бычок» в цехе главного конвейера завода имени И. А. Лихачева. 1998 год.

Автомобиль ЗиЛ-164 на площади Революции в городе Челябинске во время парада 9 мая 2012 года.

мотора правительственных ЗИЛов. Машина получила также гидроусилитель руля, синхронизированную 5-ступенчатую коробку передач, трехместную кабину с панорамным ветровым стеклом. Изюминкой стал разработанный на ЗИЛе дизайн кабины грузовика, который только начал появляться на американском рынке.

На смену модели ЗИЛ-130 должно было прийти новое семейство бескапотных грузовиков ЗИЛ-170. Этот грузовик должен был стать новым бестселлером и новой ступенью развития завода. При его разработке было решено отказаться от создания нового двигателя, так как его предоставлял Ярославский моторный завод, что выходило дешевле и экономило время. Однако к 1976 году от ЗИЛ-170 на самом ЗИЛе ничего не осталось: по распоряжению Минавтопрома опытные образцы и всю конструкторскую документацию отдали на КамАЗ. В результате в 1980-х завод остался с устаревшим ЗИЛ-130 и двумя давно замороженными проектами ЗИЛ-133 и ЗИЛ-169. К 1985 году удалось начать производство ЗИЛ-169, который к тому моменту получил новый индекс ЗИЛ-4331. Требовалось еще некоторое время, чтобы вывести производство новой машины на полную мощность. Но наступил 1991 год: распад СССР, затем приватизация, экономический кризис, рыночная экономика. В период с 1975 по 1989 год завод выпускал ежегодно по 195–210 тыс. грузовиков. В 1990-х объем производства стал стремительно сокращаться, в 1996 году составив лишь 7,2 тыс. грузовиков. Рынок все расставил по своим местам: спроса на 200 тыс. 7-тонных грузовиков в стране не было. Да и производство грузовиков в центре столицы оказалось слишком затратным.

Грузовики ЗИС-5 на генеральной репетиции парада в честь 75-й годовщины полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. 2019 год.

Последняя модель

К 1996 году на ЗИЛе была разработана, по сути, последняя полностью новая модель – «трехтонка» ЗИЛ-5301, «бычок». Но спасти положение она не смогла – началась агония великого завода, продолжавшаяся 15 лет. В 2013 году производство на заводе было окончательно остановлено.

Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева. 1960 год.

В НОМЕРЕ 47

- УСТАНОВКА ВНУТРЕННЕЙ ОБШИВКИ ПОЛА
- «РУССО-БАЛТ С-24»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБШИВКА ЛЕВОЙ СТОРОНЫ ПОЛА
- ОБШИВКА ЛЕВОЙ АРКИ КОЛЕСА
- ОБШИВКА ПРАВОЙ СТОРОНЫ ПОЛА
- ОБШИВКА ПРАВОЙ АРКИ КОЛЕСА
- ОБШИВКА ПОЛА ТУННЕЛЯ КАРДАННОГО ВАЛА 2
- ОБШИВКА ПОЛА ТУННЕЛЯ КАРДАННОГО ВАЛА 1
- РУКОЯТКА РУЧНОГО ТОРМОЗА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!